

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

29 lipca | Nr. 15. | Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

123.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1932 r. Nr. O. Or. I/11/1 o utworzeniu Biura Gdańskiego Polskich Kolei Państwowych.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. R. P. Nr. 89 z 1930 r. poz. 705), zarządzam co następuje:

§ 1.

W związku z wykonywaniem zadań administracyjnych Polskiego Zarządu Kolejowego na obszarze W. M. Gdańska, tworzy się Biuro Gdańskie Polskich Kolei Państwowych (P. K. P.), z siedzibą w Gdańsku.

Biuro podlega Dyrektorowi Kolei Państwowych stojącemu na czele Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, obejmującej sieć kolejową na obszarze W. M. Gdańska.

§ 2.

Do zakresu działania Biura należą następujące czynności:

a) stawianie wniosków i wydawanie opinij w sprawach administracji personalnej na obszarze W. M. Gdańska; sprawy osobowe pracowników Biura;

b) prowadzenie spraw Kolejowej Kasy Chorych w Gdańsku;

c) prowadzenie spraw Kolejowej Kasy Emerytalnej w Gdańsku;

d) sprawy kolejowo-sanitarne;

e) wykonywanie opieki lekarskiej nad pracownikami kolejowymi, zatrudnionymi na obszarze W. M. Gdańska;

f) sprawy ratownictwa kolejowego;

g) przyjmowanie życzeń i reklamacyj w sprawach ruchowych;

h) udzielanie informacyj w sprawach ruchowych;

i) przyjmowanie życzeń i reklamacyj w sprawach handlowo-taryfowych;

j) udzielanie informacyj w sprawach handlowo-taryfowych;

k) sprawy nietaryfowych ulg przejazdowych i przewozowych;

l) sprzedaż taryf;

ł) wydawanie w Gdańsku Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskiego Zarządu Kolejowego;

m) wydawanie Dziennika Zarządzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, z ważnością na obszarze W. M. Gdańska.

§ 3.

Na czele Biura stoi Naczelnik, mianowany przez Ministra Komunikacji na wniosek Dyrektora Kolei Państwowych.

W ramach zakresu działania Biura, określonego w § 2, Naczelnikowi Biura służą analogiczne uprawnienia, jak wszystkim Naczelnikom Wydziałów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (§ 22 Regulaminu Dyrekcyj).

Do pomocy Naczelnikowi Biura może być, w zależności od rozmiarów pracy Biura, dodany zastępca, mianowany przez Ministra Komunikacji, na wniosek Dyrektora Kolei Państwowych.

§ 4.

Biuro dzieli się na 4 Sekcje:
Osobową, Ruchową i Taryfową oraz na Sekretarjat Naczelnika Biura.

Na czele Sekcyj stoją Kierownicy Sekcyj, mianowani przez Ministra Komunikacji na wniosek Dyrektora Kolei Państwowych.

W stosunku do podwładnego personelu Kierownikom Sekcyj służą analogiczne uprawnienia jak Kierownikom Działów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

§ 5.

Sekretarjat Naczelnika Biura obejmuje następujące sprawy:

1) sprawy nietaryfowych ulg przejazdowych i przewozowych dla pracowników kolejowych i ich rodzin oraz dla osób postronnych;

2) sprawy diet i kosztów podróży pracowników Biura;

3) sprawy przydziału węgla deputatowego dla pracowników Biura;

4) sprawy rezerwowania przedziałów i miejsc w pociągach;

5) zamawianie i rejestracja wydawnictw i druków; rozdział i rejestracja inwentarza biurowego i przyborów kancelaryjnych;

6) wydawanie Dziennika Zarządzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z ważnością na obszarze W. M. Gdańska;

7) nietechniczna administracja gmachu;

8) sprawy ogólno - administracyjne Biura;

9) nadzór nad woźnymi.

Do składu Sekretarjatu należy Kancelarja Biura.

§ 6.

Sekcja Osobowa obejmuje następujące sprawy:

1) sprawy ogólne dotyczące stosunku służbowego, praw, obowiązków i odpowiedzialności służbowej pracowników na obszarze W. M. Gdańska; sprawy procesowe i przed Komisjami Rozjemczemi wynikające z przepisów personalnych;

2) indywidualne sprawy przyjęć na służbę, zaliczeń w poczet nieetatowych, nominacyj na podstawowe stanowiska etatowe, awansów, posunięć na wyższe szczeble uposażenia, przemianowań, przeniesień, delegacyj, rozwiązania stosunku służbowego i przywrócenia na służbę pracowników; wydawanie świadectw służby;

3) sprawy szkolenia, egzaminowania i kwalifikacyj służbowych;

4) indywidualne sprawy uposażenia, należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia, indywidualne sprawy specjalnych dodatków i wynagrodzeń, uzasadnionych szczególnemi właściwościami służby, sprawy wynagrodzeń za pracę w godzinach nadliczbowych i t. p., prace nadzwyczajne, sprawy jednorazowych odszkodowań; indywidualne sprawy, wynikające ze stosowania umowy taryfowej, przyznawanie wszelkich dodatków przewidzianych w tej umowie i t. p., sprawy zaliczek zwrotnych na uposażenie i zapomóg;

5) ogólne sprawy dotyczące odzieży służbowej;

6) sprawy urlopów płatnych i bezpłatnych;

7) sprawy dotyczące karania pracowników (wymierzania kar porządkowych, udziału w dochodzeniach wstępnych i t. p.);

8) sprawy odpowiedzialności materjalnej pracowników za wyrządzone szkody;

9) sprawy udzielania pracownikom zezwoleń lub nakazywania wnoszenia i wycofywania skarg sądowych o obrazę czci z powodów służbowych;

10) sprawy udzielania pracownikom zezwoleń na zajęcia uboczne;

11) szczegółowa rejestracja pracowników;

12) sprawy osobowe pracowników Biura;

13) sprawy dotyczące interwencyj Związków zawodowych;

14) opracowywanie wniosków i sprawozdań w sprawach organizacji Biura;

15) sprawy zaopatrzenia emerytalnego i odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki oraz rejestracja emerytalna;

16) sprawy Kolejowej Kasy Chorych w Gdańsku;

17) sprawy Kolejowej Kasy Emerytalnej w Gdańsku;

18) sprawy lecznictwa i orzecznictwa lekarskiego;

19) sprawy sanitarne;

20) sprawy nieszczęśliwych wypadków i pogotowia ratunkowego.

§ 7.

Sekcja Ruchowa obejmuje następujące sprawy:

1) sprawy dotyczące rozkładów jazdy, uruchomiania pociągów nadzwyczajnych na linjach podmiejskich i powiększenia składów pociągów;

2) sprawy przewozu poczty i wagonów towarowych pociągami pasażerskiemi;

3) sprawy ograniczenia naładunków, postojowego i składowego;

4) sprawy organizacji masowych transportów i przydziału wagonów dla zwiększonych przewozów;

5) sprawy odszukania wagonów;

6) sprawy wydzierżawiania wagonów i włączania wagonów do taboru P. K. P. na obszarze W. M. Gdańska;

7) sprawy zażaleń zapisanych do stacyjnych ksiąg zażaleń;

8) udzielanie informacyj w sprawach budowy i eksploatacji bocznic i sprawy ich obsługi.

§ 8.

Sekcja Handlowo - Taryfowa obejmuje następujące sprawy:

1) utrzymywanie łączności z Radą Portu, Delegatem W. M. Gdańska dla spraw kolejowych, Izbą Handlową i Inspektoratem Ceł;

2) udzielanie interesantom informacyj i przyjmowanie od nich życzeń i reklamacyj w sprawach przewozowych i taryfowych oraz komunikowanie im odnośnych załatwień;

3) ewidencja taryf i poprawki egzemplarzy taryf;

4) tłumaczenie taryf;

5) sprzedaż taryf;

6) wydawanie w Gdańsku Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskiego Zarządu Kolejowego.

§ 9.

W skład poszczególnych Sekcyj wchodzi odpowiednia ilość referentów i personelu pomocniczego.

§ 10.

W pracy kancelaryjnej Biura ma analogiczne zastosowanie Instrukcja Biurowa dla Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

§ 11.

Przy Biurze może istnieć Biuro Delegata W. M. Gdańska dla spraw kolejowych dla prowadzenia spraw zastrzeżonych mu w decyzjach W. Komisarza Ligi Narodów i umowach polsko-gdańskich.

SPRAWY HANDLOWE.

124.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 lipca 1932 r. Nr. HP. II. 62/1 o wydaniu „Regulaminu pracy Działów Reklamacyjnych w Wydziałach Handlowo-Taryfowych".

Z dniem 1 sierpnia 1932 roku wchodzi w życie w osobnem wydaniu „Regulamin pracy Działów Reklamacyjnych w Wydziałach Handlowo - Taryfowych", oznaczonych Nr. H. 8.

Jednocześnie traci moc obowiązującą „Instrukcja dla Działów Reklamacyjnych i Przewozowych (Referatów Protokułów) w Wydziałach Eksploatacyjnych Dyrekcji P. K. P.", wydana przez Ministerstwo Kolei w roku 1924.

125.

Rozporządzenie z dnia 6 lipca 1932 r. Nr. Hou-934 w sprawie ulg taryfowych dla absolwentów szkół akademickich.

Postanowienia rozporządzenia z dnia 14 stycznia 1932 r. Nr. HO. II. 24. 9/32 w sprawie ulg taryfowych dla absolwentów szkół akademickich (Dz. Urz. M. K. z 1932 r. Nr. 10, poz. 81) rozciąga się na absolwentów Akademji Sztuk Pięknych w Krakowie.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

SPRAWY DROGOWE.

126.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 15 czerwca 1932 r. Nr. U 0I/9/6 w sprawie „Przepisów o dozorowaniu (obchodach) normalnotorowych linij Polskich Kolei Państwowych" i „Instrukcji dla robotników wykonywujących obchody normalnotorowych linij Polskich Kolei Państwowych".

(1) Niniejszem zatwierdzam zamieszczone poniżej „Przepisy o dozorowaniu (obchodach) normalnotorowych linij Polskich Kolei Państwowych (Przepisy D. 10) i „Instrukcję dla robotników wykonywujących obchody normalnotorowych linij Polskich Kolei Państwowych (przepisy D. 11), będące rozwinięciem § 17 „Przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego", ogłoszonych w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 2/32 r.

(2) Przepisy zatwierdzone i Instrukcja wchodzą w życie z dniem 1 lipca 1932 r.

(3) W związku z zatwierdzeniem wymienionych wyżej „Przepisów" i „Instrukcji" kasują się wszelkie sprzeczne z niemi dotychczasowe przepisy.

(4) W związku z zatwierdzeniem wymienionych wyżej „Przepisów o dozorowaniu (obchodach) normalnotorowych linij Polskich Kolei Państwowych" znosi się istniejące dotąd na Polskich Kolejach stanowiska dróżników obchodowych. Wskazówki co do załatwienia spraw personalnych pracowników zajmujących obecnie stanowiska etatowych i nieetatowych dróżników obchodowych będą dane przez Ministerstwo oddzielnem zarządzeniem.

(5) Koszt normalnych obchodów linij kolejowych przewidzianych zatwierdzonemi przepisami zalicza się na wydatki Działu 2, w Rozdziale 2-im § 4, poz. 1, szematu zarachowania. Koszt zaś obchodów nadzwyczajnych, przewidzianych zatwierdzonemi przepisami, zarachowuje się na wydatki Dz. 2, § 2, poz. 7 „Obchody nadzwyczajne".

Nr. D. 10.

Przepisy o dozorowaniu (obchodach) normalnotorowych linij Polskich Kolei Państwowych.

Przepisy niniejsze są oparte na „Przepisach zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnoto-

rowych" użytku publicznego ogłoszonych w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 2/32 r. § 17.

§ 1.

Postanowienia ogólne.

(1) Obchody torów kolejowych mają na celu stałe dozorowanie i sprawdzanie stanu torów głównych, wraz z ułożonemi w nich rozjazdami, jak również stanu torowiska, mostów i przepustów ze względu na wymagania ciągłości i bezpieczeństwa ruchu pociągów.

(2) Obchody torów kolejowych są:

1) **normalne,** wykonywane na całej długości torów głównych stale, w odstępach czasu określonych niniejszemi przepisami,

2) **nadzwyczajne,** wykonywane poza normalnemi — w miarę potrzeby z powodu wyjątkowych okoliczności.

§ 2.

Obchody normalne.

(1) Obchody normalne na linjach pierwszorzędnych powinny być wykonywane raz na dobę zarówno w dnie powszednie jako też świąteczne.

(2) Obchody normalne na linjach drugorzędnych powinny być wykonywane co drugi dzień, bez względu na to czy obchód przypada w dzień powszedni czy też świąteczny.

(3) Obchody normalne na linjach znaczenia miejscowego powinny być wykonywane w miarę potrzeby, nie rzadziej jednak, niż dwa razy na tydzień w wyznaczone powszednie dni tygodnia.

Ilość obchodów na tydzień określa Dyrekcja.

O ile tego wymagają warunki miejscowe, obchody toru mogą być na niektórych linjach, za zgodą Misterstwa, wykonywane częściej, niż to wskazano w punktach 1 i 2.

(5) Obchody powinny być wykonywane w granicach każdej działki torowej osobno, w godzinach normalnej pracy.

§ 3.

Personel wykonywujący obchody normalne.

(1) Obchód normalny działki powinien wykonywać możliwie często osobiście torowy.

(2) Gdy prowadzone roboty nie pozwolą torowemu obejść osobiście swą działkę w ustalonem terminie, powinien on wykonanie obchodu zlecić odpowiednio wykwalifikowanemu robotnikowi. Jednakże niemniej niż 2 obchody w tygodniu powinien torowy wykonać osobiście.

(3) Do obchodów nie należy używać stale jednego i tego samego robotnika; zasadniczo na linjach pierwszorzędnych powinni być oni zmieniani co tydzień, na linjach zaś drugorzędnych co dwa tygodnie.

(4) Do obchodów należy wyznaczać nieetatowych (stałych) robotników torowych. Wyjątkowo można posługiwać się w tym celu również doświadczonymi i pewnymi robotnikami czasowymi.

§ 4.

Sposób wykonywania obchodów normalnych.

(1) Na linjach jednotorowych obchodzący, powinien conajmniej raz przejść bezpośrednio po torze, na linjach zaś dwutorowych należy każdorazowo przejść osobno po każdym z torów głównych zasadniczych: po jednym idąc w jednym kierunku, po drugim zaś wracając w kierunku odwrotnym. Kierunek obchodzenia torów na linjach dwutorowych powinien być przeciwny kierunkowi ruchu pociągów.

(2) Robotnik, wykonywujący obchód, nie powinien przechodzić dziennie więcej niż 18 klm. Na linjach jednotorowych dozwolony jest powrót z obchodu pociągiem.

(3) Robotnicy, będący w obchodzie, powinni wykonywać jednocześnie z oglądaniem drobne naprawy w torze, a mianowicie: dokręcanie śrub i wkrętów, dobijanie haków, oczyszczanie jezdni i żłobków między szynami a odbojnicami na przejazdach nieobsługiwanych i t. p. W tym celu obchodzący powinien być zaopatrzony w odpowiednie narzędzia. Pozatem powinien on posiadać przy sobie w czasie obchodu ręczne sygnały służące do zatrzymania i zwalniania biegu pociągów, o ile ku temu zajdzie konieczność.

(4) Robotnicy wysyłani w obchód powinni być dobrze obznajmieni z budową toru i w ogólnych zarysach z budową mostów, powinni znać przepisy sygnalizacji na Polskich Kolejach i instrukcję dla wykonywających obchody, powinni oni być należycie instruowani co do zleconych im czynności. Zwłaszcza dokładnie powinno być im wyjaśnione, jak się należy zachować w razie ujawnienia w torze lub w budowlach uszkodzeń, mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu.

(5) Obchodzący powinien każdorazowo po wykonaniu obchodu zdać sprawę torowemu o stanie toru i zauważonych w nim brakach.

(6) Znajomość obowiązków u wykonywających obchody oraz regularność dokonywania obchodów powinny być możliwie często sprawdzane przez zawiadowcę odcinka oraz personel nadzorczy służby drogowej.

§ 5.

Obchody nadzwyczajne.

(1) Obchody nadzwyczajne są zarządzane na pewnych odcinkach linij kolejowych i na pewien czas wobec okoliczności wyjątkowych, jak mianowicie:

1) w razie zjawisk żywiołowych, mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu (zawieje, ulewy, powodzie i t. p.),

2) w związku z przejazdem pociągów szczególnie ważnych (pociągi z dostojnikami państwa i t. p.),

3) w przypadkach, gdy istnieje uzasadnione przypuszczenie, że bezpieczeństwo ruchu może być zagrożone przez osoby złej woli (sabotaż i t. p.),

(2) Gdy chodzi o zabezpieczenie pewnych miejsc toru lub poszczególnych budowli np. mostów, zamiast obchodów nadzwyczajnych, mogą być wystawiane posterunki nadzwyczajnego dozoru.

(3) Obchody nadzwyczajne w przypadkach zjawisk żywiołowych zarządza Oddział Drogowy w miarę potrzeby, lub według wskazówek odnośnych przepisów i rozporządzeń. O zarządzeniu takich obchodów przez Oddział lub podległe mu organa należy niezwłocznie powiadomić Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych.

(4) Obchody nadzwyczajne w związku z przejazdem pociągów szczególnie ważnych zarządzają Dyrekcje, powodując się odnośnemi przepisami oraz rozporządzeniami Ministerstwa Komunikacji, jak również w potrzebnych wypadkach z własnej inicjatywy.

(5) Obchody nadzwyczajne, wywołane uzasadnionemi podejrzeniami co do możliwości rozmyślnego uszkodzenia torów i budowli lub urządzeń kolejowych, zarządzają Dyrekcje w miarę potrzeby. O ile zarządzenia te nie są doraźne, a mają charakter długotrwały należy podawać to do wiadomości i zatwierdzenia Ministerstwu.

(6) Dyrekcja zarządzająca obchody nadzwyczajne ustala zawczasu ich granice i sposób wykonywania w zależności od potrzeby i miejscowych warunków.

Nr. D. 11.

Instrukcja dla robotników wykonywujących obchody linij kolejowych normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych.

§ 1.

Obowiązki robotnika wykonywującego obchód.

(1) Robotnik, wykonywując obchód, powinien zwracać uwagę:

1) czy niema pękniętych szyn lub łubków,

2) czy nie brak złączek (śrub, wkrętów, haków) i czy nie są one uszkodzone,

3) czy śruby i wkręty są dokręcone, haki zaś dobite,

4) czy niema podkładów pękniętych, w których wkręty i haki nie trzymają się,

5) czy podsypka nie została podmyta lub rozmyta,

6) czy niema widocznego osiadania toru (dołków), zapadlisk w bliskości toru, zimą zaś czy nie zjawieją się wysadziny,

7) czy niema wyboczenia toru lub oddzielnych złącz w torze,

8) czy iglice w rozjazdach poza stacjami dobrze przylegają do opornic,

9) czy zamknięcie iglic w tych rozjazdach są w porządku i nie uszkodzone,

10) czy umocowanie iglic w obsadzie jest w porządku i nie uszkodzone,

11) czy składowe części rozjazdu nie wykazują uszkodzeń;

12) czy torowisko nie zostało podmyte,

13) czy stoki torowiska i rowów pobocznych nie zostały uszkodzone,

14) czy rowy poboczne nie zostały zasypane i czy w nich nie zatrzymuje się woda,

15) czy w korytach pod mostami nie nagromadziły się przedmioty utrudniające swobodny przepływ wody,

16) czy niema widocznych uszkodzeń jezdni na mostach,

17) czy słupy linij teletechnicznych nie przewróciły się lub nie pochyliły,

18) czy przewody nie są pozrywane lub poplątane, czy na nich nie są zawieszone jakiekolwiek przedmioty (drut, sznur lub t. p.),

19) czy sygnały linjowe wszelkich typów i ich przewody nie są uszkodzone i czy wskazują prawidłowo,

20) czy żłobki między szynami a odbojnicami na przejazdach nieobsługiwanych nie są zanieczyszczone,

21) czy pomost jest należycie przymocowany.

(2) Prócz spostrzeżeń wymienionych w ust. 1 co do stanu toru, rozjazdów, torowiska, mostów i linij teletechnicznych robotnik, wykonywujący obchód, powinien zwracać uwagę na to co się dzieje na torze lub w bezpośredniem z nim sąsiedztwie, a co może mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a mianowicie:

1) czy niema haków wbitych w złącza szyn,

2) czy w podsypce lub torowisku niema świeżo zruszonych miejsc, które mogłyby budzić podejrzenie, że tam coś zakopano,

3) czy niema podłożonych pod szyny przedmiotów podejrzanych,

4) czy na torze kolejowym lub na torowisku niema przedmiotów, które wypadły z pociągów, lub z pojazdów przejeżdżających przez przejazdy, albo które zostały umyślnie czy przypadkowo pozostawione,

5) czy od iskier z kominów parowozów lub od węgli wypadających z popielników nie zatliły się drewniane części nawierzchni lub mostów i czy nie wynikł pożar w granicach wywłaszczenia kolejowego lub w bezpośredniem z niem sąsiedztwie,

6) czy materjały przygotowane do robót i złożone w bliskości torów nie wchodzą w skrajnię budowli,

7) czy granice posiadłości kolejowej między stacjami nie są naruszane przez sąsiadów, czy w granicach posiadłości kolejowej, osoby postronne nie wykonywują robót niedozwolonych przez Dyrekcję, lub nie pasą inwentarza żywego, czy osoby postronne nie przechodzą, nie przejeżdżają, nie przepędzają inwentarza, lub nie przenoszą przez tory kolejowe przedmiotów w innych miejscach niż przez przejazdy i przejścia w tym celu, czy budowle prywatne poza granicami wywłaszczenia nie są wznoszone zbyt blisko od granicy.

8) czy drzewa, stojące obok linji kolejowej, nie grożą zwaleniem się na tor, lub uszkodzeniem przewodów teletechnicznych.

§ 2.

Postępowanie w wypadkach uszkodzenia toru.

(1) Robotnik wykonywujący obchód, w razie zauważenia w torze, w torowisku lub moście uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu, powinien osłonić zagrożone miejsce sygnałami, zgodnie z Przepisami Sygnalizacji na Kolejach Polskich, poczem o ile możności bezzwłocznie powinien uszkodzenie usunąć.

(2) Jeżeli uszkodzenie nie zagraża bezpieczeństwu ruchu, to robotnik wykonywujący obchód, powinien je również, o ile możności, usunąć, w razie zaś niemożności dokonania tego, powinien powiadomić o nich torowego, który zarządza usunięcie uszkodzenia.

§ 3.

Postępowanie w wypadkach uszkodzenia linij teletechnicznych.

(1) O zauważonych uszkodzeniach w linjach teletechnicznych robotnik, wykonywujący obchód, powinien bezzwłocznie powiadomić torowego.

(2) Jeżeli słupy linij teletechnicznych są przewrócone lub pochylone, przewody zaś dotykają ziemi, to należy, o ile to jest możliwe, podpierać je tak, ażeby usunąć zetknięcie się z ziemią.

§ 4.

Postępowanie w wypadkach pożaru.

(1) W wypadku zapalenia się podkładów, drewnianych części mostów, lub materjałów złożonych w pobliżu toru, należy starać się ugasić ogień przysypując go ziemią lub podsypką albo zalewając wodą (na mostach). Jeżeli nie udaje się ugasić ognia, to należy zagrożone miejsce na torze przedewszystkiem osłonić sygnałami, poczem wezwać pomoc i powiadomić torowego.

(2) O pożarach, wynikłych na gruncie prywatnym w bezpośredniej bliskości posiadłości kolejowej należy bezzwłocznie powiadomić torowego.

§ 5.

Postępowanie w przypadkach znalezienia na torze obcych przedmiotów.

(1) Przedmioty obce, znalezione na torze lub w jego bliskości, jeżeli są drobne i można je ze sobą zabrać, należy wziąć i oddać torowemu, zaznaczając miejsce znalezienia.

(2) Przedmioty, znalezione, większych rozmiarów lub takie, których dla jakichkolwiek powodów zabrać ze sobą nie można, należy pozostawić na miejscu, jeżeli nie przeszkadzają ruchowi pociągów (nie wchodzą w skrajnię budowli) lub nie stanowią niebezpieczeństwa dla ruchu i wezwać pomocy najbliższej drużyny roboczej, lub najbliższego dróżnika przejazdowego; z ich pomocą należy bądź odstawić znaleziony przedmiot do torowego, bądź postawić przy nim straż do czasu przybycia torowego i zabrania przedmiotu. Jeżeli przedmioty znalezione stanowią przeszkodę lub niebezpieczeństwo dla ruchu pociągów, robotnik zaś wykonywujący obchód nie może usunąć ich na właściwą odległość, to powinien miejsce to osłonić sygnałami zgodnie z Przepisami Sygnalizacji i bezzwłocznie powiadomić torowego, który powinien zarządzić usunięcie takich przedmiotów.

(3) Podłożonych pod szyny lub podkłady przedmiotów podejrzanych (mogących nastręczać przypuszczenia, że zostały podłożone umyślnie w celu uszkodzenia toru) ruszać nie wolno. Należy odpowiednie miejsce osłonić sygnałami i bezzwłocznie powiadomić torowego.

§ 6.

Postępowanie w wypadkach znalezienia na torze rannych lub martwych ludzi.

(1) W wypadku znalezienia na torze ciał martwych ludzi, jeżeli ciała te leżą tak, że przechodzące pociągi nie będą ich zaczepiać — należy pozostawić je na miejscu, wezwać pomoc, postawić przy nich straż i powiadomić torowego, lub najbliższą stację. Jeżeli zaś przechodzące pociągi mogłyby zaczepiać te ciała, to należy je odsunąć od toru, oznaczając ich pierwotne położenie, wezwać pomoc, postawić przy ciele straż i zawiadomić torowego lub najbliższą stację.

Zabitych obszukiwać nie wolno.

(2) W wypadkach znalezienia na torze ludzi rannych, należy udzielić im możliwej pomocy, zatrzymać pierwszy przechodzący pociąg i oddać rannych służbie pociągowej dla dowiezienia do stacji. Jeżeli pociągu wkrótce nie oczekuje się, należy wezwać pomocy i dostawić rannych do najbliższej stacji.

§ 7.

Postępowanie w przypadkach naruszenia granic posiadłości kolejowej.

W przypadkach zauważenia naruszenia granic posiadłości kolejowej, wykonywania robót na terytorjum kolejowem przez osoby obce bez pozwolenia Dyrekcji, przechodzenia, przejeżdżania, przepędzania inwentarza żywego lub przenoszenia przedmiotów przez tory kolejowe w innych miejscach niż przez przejazdy i przejścia do tego przeznaczone, robotnik, wykonywujący obchód, powinien wezwać winnych do zaprzestania niedozwolonych czynności. Gdyby jego wezwania nie usłuchano, powinien on powiadomić torowego, jeżeliby zaś czynności osób obcych mogły grozić bezpieczeństwu ruchu, powinien zagrożone miejsce osłonić sygnałami zgodnie z Przepisami Sygnalizacji i wezwać pomocy.

§ 8.

Postępowanie z materjałami wchodzącemi w skrajnię budowli.

Jeżeli materjały do robót złożone przy torze wchodzą w skrajnię budowli, to należy starać się od-

sunąć je na właściwą odległość, w razie zaś niemożności odsunięcia — miejsce zagrożone osłonić właściwemi sygnałami.

§ 9.

Zachowanie się podczas przejścia pociągów, wózków roboczych i drezyn.

(1) Robotnik, wykonywujący obchód, powinien zwracać uwagę na przechodzące pociągi i w razie grożącego pociągowi niebezpieczeństwa dawać w stronę pociągu odpowiednie sygnały.

(2) Sygnały „stój" należy dawać pociągowi w następujących wypadkach:

1) jeżeli robotnik, wykonywujący obchód, zauważy wymienione w poprzednich punktach uszkodzenia toru, lub przeszkody na torze, wymagające zatrzymania pociągu,

2) jeżeli na torze znajdują się ludzie, lub zwierzęta i nie usuwają się pomimo podawanych sygnałów,

3) jeżeli człowiek dostał się pod pociąg, lub spadł z pociągu,

4) jeżeli w pociągu zauważony został pożar,

5) jeżeli tabor jest uszkodzony tak, że może to grozić niebezpieczeństwem dla ruchu,

6) jeżeli z wagonu spadł lub grozi spadnięciem ładunek, lub jakikolwiek przedmiot, który może spowodować niebezpieczeństwo dla ruchu,

7) jeżeli przed pociągiem przeszła po tym samym torze drezyna w odstępie czasu mniejszym niż 5 minut,

(3) W wypadkach rozerwania pociągu należy podawać sygnały ściśle według § 13 Przepisów Sygnalizacji.

(4) Pociąg, na którym znajdują się niewłaściwe sygnały, należy zatrzymać.

(5) Podczas przejścia pociągu robotnik, wykonywujący obchód powinien stać na ławie torowiska. W porze nocnej i w przypadkach, gdy przepisy polecają stosowanie nocnych sygnałów — robotnik, wykonywujący obchód, powinien wystawiać w stronę pociągu latarnię z białem światłem.

(6) W przypadkach zatrzymania się pociągu na szlaku na dany gwizdawką parowozową kilkakrotnie sygnał „baczność", robotnik, wykonywujący obchód, powinien natychmiast podążyć z pomocą drużynie konduktorskiej dla osłony pociągu sygnałami.

(7) Robotnik, wykonywujący obchód, powinien uważać na ruch wózków drogowych i drezyn, powiadamiać prowadzących je pracowników o ruchu pociągów, osłaniać sygnałami w razie potrzeby wózki i drezyny i pomagać przy usuwaniu ich z toru.

§ 10.

Wykonywanie robót naprawczych.

Robotnik, wykonywujący obchód, powinien poruczone mu roboty naprawcze wykonywać zgodnie z poleceniami, otrzymanemi od torowego.

§ 11.

Wykonywanie obchodów nadzwyczajnych.

Robotnik, wykonywujący obchód, w wypadkach nadzwyczajnych (ulewy, powodzie i t. d.) powinien prócz zachowania przepisów niniejszej instrukcji ściśle stosować się do wskazówek, jakie otrzyma od torowego, który go wysyła.

§ 12.

Zaopatrzenie w sygnały i narzędzia.

Robotnik, udający się na obchód linji, powinien mieć przy sobie trąbkę, chorągiewkę, a w porze nocnej latarkę, petardy i te narzędzia, jakie mu przy wykonywaniu poruczonych robót naprawczych będą potrzebne.

§ 13.

Sprawozdanie o wykonanym obchodzie.

Po dokonaniu obchodu robotnik, który go wykonał, powinien zameldować torowemu o stanie toru, mostów i przepustów, jaki znalazł, o wykonanych robotach naprawczych i zakomunikować mu ważniejsze spostrzeżenia, jakie podczas obchodu poczynił.

Sprostowanie błędu.

W Dzienniku Urz. M. K. Nr. 13 z dnia 25/VI r. b. pod pozycją 102 na stronicy 130 w ust. 22 zostały mylnie wydrukowane wyrazy: „wpisuje się w jego miejsce słowo „Budowy" i w wierszu 2-im od góry skreśla się słowo „Zarządu", a powinno być wydrukowane: „i w wierszu 2-im od góry skreśla się słowo „Zarządu" wpisuje się słowo „Budowy".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 60615. 29.VII.32. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48.) Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M-K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

[illegible]

§ 7.

[illegible]

§ 11.

[illegible]

§ 14.

[illegible]

§ 15.

[illegible]

Sprostowanie błędu

[illegible]

§ 10.

[illegible]

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

[illegible]



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

6 grudnia | Nr. 15. | Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWO-KOLEJOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

we wrześniu 1932 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych we wrześniu r. b. (30 dni) wyniósł ogółem 10.707.423 podróżnych i w porównaniu z sierpniem r. b. (31 dzień — 12.292.917 osób) zmniejszył się o 12,9%, a w porównaniu z wrześniem r. ub. (12.485.954 osoby) zmniejszył się o 14,2%.

W początku września ruch pasażerski wykazywał jeszcze dość duże ożywienie ze względu na powrót z letnisk i uzdrowisk a także w związku z rozpoczęciem roku szkolnego, natomiast w drugiej połowie miesiąca zmniejszył się, jak to bywa zwykle w sezonie jesiennym.

Regularność biegu dalekobieżnych pociągów pasażerskich wynosiła we wrześniu r. b. 98%.

Przewóz towarów we wrześniu r. b. przy 26 dniach roboczych wynosił 4.490.217 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu z sierpniem r. b. (26 dni roboczych — 4.146.908 tonn) zwiększył się o 8,3%, a w porównaniu z wrześniem r. ub. (26 dni roboczych — 5.782.634 tonny) zmniejszył się o 22,3%.

Naładowano we wrześniu r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i Wolnego Miasta Gdańswa 312.060 wagonów 15-to tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 31.920 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 343.980 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi).

W porównaniu z sierpniem r. b. (345.960 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zmniejszyła się we wrześniu r. b. o 0,6% (liczbą wagonów użytych do przewozu), ładowanie zaś na stacjach P. K. P. i Wolnego Miasta Gdańska zmniejszyło się o 1%. (Pozorna niezgodność danych o przewozach we wrześniu w tonnach i w wagonach—w tonnach zwiększenie a w wagonach zmniejszenie — w porównaniu z sierpniem, tłomaczy się tem, że dane powyższe są przedwstępne, oraz lepszem wyzyskaniem ładowności wagonów).

W porównaniu z wrześniem r. ub. (450.390 wagonów) praca ogólna kolei zmniejszyła się o 23,6%.

Ładowanie najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje:

(w wagonach 15-tonnowych).

Wykonano	1932 rok wrzesień dni roboczych 26	1932 rok sierpień dni roboczych 26	1932 rok we wrześniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. wrzesień dni roboczych 26	we wrześniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
A. Naładowano *)					
Węgla	132.475	134.930	— 1,8%	186.526	— 29,0%
Drzewa	19.980	19.499	+ 2,5%	24.540	— 18,6%
Nawozów sztucznych	6.630	5.363	+ 23,6%	6.660	— 0,5%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych)	7.110	7.657	— 7,1%	8.640	— 17,7%
Rolniczych i aprowizacji	30.510	26.939	+ 13,3%	33.630	— 9,3%
Pozostałych ładunków	115.355	120.696	— 4,4%	145.454	— 20,7%
Razem	312.060	315.084	— 1,0%	405.450	— 23,0%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski	6.420	5.332	+ 20,4%	10.800	— 40,6%
Tranzytem przez Polskę	25.500	25.544	— 0,2%	34.140	— 25.3%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych	343.980	345.960	— 0.6%	450.390	— 23,6%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli zwiększyło się we wrześniu w porównaniu z sierpniem ładowanie drzewa, nawozów sztucznych, płodów rolnych i aprowizacji oraz przyjęcie wagonów ładownych od kolei zagranicznych, natomiast zmniejszyło się ładowanie węgla, materjałów budowlanych i pozostałych ładunków jak również tranzyt przez Polskę.

Rozmiary ładowania węgla, podzielone według zagłębi węglowych, przedstawiają się we wrześniu r. b. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych:

Zagłębia	1932 rok wrzesień dni roboczych 26	1932 rok sierpień dni roboczych 26	1932 rok we wrześniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. wrzesień dni roboczych 26	we wrześniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
Górnośląskie	95.472	97.611	— 2,2%	138.648	— 31,1%
Dąbrowskie	28.288	27.906	+ 1,4%	35.374	— 20,0%
Krakowskie	8.715	9.413	— 7,4%	12.504	— 30,3%
Razem	132.475	134.930	— 1,8%	186.526	— 29,0%

Zagłębia	1932 rok wrzesień dni roboczych 26	1932 rok sierpień dni roboczych 26	we wrześniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. wrzesień dni roboczych 26	we wrześniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosuuku do 1931 r.
	Z tego naładowano na wywóz zagranicę:				
a) **przez:** Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	50.100	49.786	+ 0,6%	67.560	— 25,8%
b) **do:** Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . . .	7.710	9.641	— 20,0%	16.350	— 52,8%
Rumunji	390	620	— 37,1%	600	— 35,0%
Przez Niemcy	2.190	1.922	+ 13,9%	6.660	— 67,1%
Rosji i Łotwy	30	62	— 51,6%	810	— 96,3%
Razem	60.420	62.031	— 25,9%	91.980	— 34,3%

Z powyższego zestawienia widać, że ładowanie węgla we wrześniu zmniejszyło się w porównaniu z sierpniem r. b. prawie 2½ tysiąca wagonów i to głównie (1600 wag.) na wywóz zagranicę. Zmniejszenie dotknęło zagłębie Górnośląskie i Krakowskie podczas gdy Zagłębie Dąbrowskie naładowało nawet nieco więcej niż w sierpniu.

Norma ładowania węgla wynosiła we wrześniu r. b. 5.000 wagonów 15-to tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi razem, a ładowano przeciętnie 5095 wagonów w dniu roboczym, czyli więcej od normy o 1,9%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W Zagłębiu Górnośląskiem, przy normie 3692 wag. dziennie, ładowano 3672 wagony dziennie, czyli mniej od normy o 0,5%.

W Zagłębiu Dąbrowskiem, przy normie 989 wagonów dziennie, ładowano 1088 wagonów dziennie, czyli więcej od normy o 10%.

W Zagłębiu Krakowskiem, przy normie 319 wagonów ładowano 335 wagonów dziennie, czyli więcej od normy o 5%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się we wrześniu jak następuje:

Porty	1932 rok wrzesień dni roboczych 26	1932 rok sierpień dni roboczych 26	we wrześniu więcej + mniej — w procentach	1931 r. wrzesień dni roboczych 26	we wrześniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	24.292	21.171	+ 14,7%	39.963	— 39,2%
Gdynia	25.747	25.928	— 0,7%	27.205	— 5,4%
Razem	50.039	47.099	+ 6,2%	67.168	— 25,5%
	b) w tonnach				
Gdańsk	364.381	317.570	+ 14,7%	599.440	— 39,2%
Gdynia	386.200	388.920	— 0,7%	408.084	— 5,4%
Razem	750.581	706.490	+ 6,2%	1.007.524	— 25,5%

Wywóz węgla przez obydwa porty zwiększył się we wrześniu w porównaniu z sierpniem r. b. o 44.091 tonn, przyczem w Gdańsku zwiększył się o 46.811 tonn, natomiast w Gdyni zmniejszył o 2.720 tonn.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się we wrześniu r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok			1931 r.	we wrześniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	wrzesień dni roboczych 26	sierpień dni roboczych 26	we wrześniu więcej + mniej — w procentach	wrzesień dni roboczych 26	
Wywóz					
Węgiel	364.381	317.570	+ 14,7%	599.440	— 39,2%
Zboże	40.027	22.230	+ 80,1%	29.464	+ 35,9%
Cukier	180	540	— 66,1%	105	+ 71,4%
Drzewo	29.539	39.384	— 25,0%	55.748	— 47,0%
Cement	—	—	—	1.730	—
Żelazo	810	797	+ 1,6%	660	+ 22,7%
Produkty naftowe	1.742	5.247	— 66,8%	1.975	— 11,8%
Inne ładunki	21.719	21.647	+ 0,3%	26.806	— 19,0%
Razem	458.398	407.415	+ 12,5%	715.928	— 36,0%
Przywóz					
Ruda żelazna	15.728	12.280	+ 28,1%	46.833	— 66,4%
Złom	1.668	650	+ 156,6%	314	+ 431,2%
Żelazo	200	115	+ 73,9%	528	— 62,1%
Ryż	189	131	+ 44,3%		
Nawozy sztuczne	817	165	+ 395,2%	5.359	— 84,8%
Inne ładunki	10.042	8.496	+ 18,2%	9.443	+ 6,3%
Razem	28.644	21.837	+ 31,2%	62.477	— 54,2%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1932 rok			1931 r.	we wrześniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	wrzesień dni roboczych 26	sierpień dni roboczych 26	we wrześniu więcej + mniej — w procentach	wrzesień dni roboczych 26	
Wywóz					
Węgiel	386.200	388.920	— 0,7%	408.084	— 5,4%
Drzewo	11.530	11.599	— 0,5%	2.935	+ 292,8%
Inne ładunki	24.391	15.691	+ 55,4%	19.042	+ 28,1%
Razem	422.121	416.210	+ 1,4%	430.061	— 1,8%
Przywóz					
Ruda	5.510	6.565	— 16,1%	2.400	+ 129,6%
Złom	14.378	19.374	— 25,8%	47.490	— 69,7%
Ryż	2.775	2.130	+ 30,3%	4.980	— 44,3%
Nawozy sztuczne	17.269	16.210	+ 6,5%	11.420	+ 51,2%
Inne ładunki	12.967	10.884	+ 19,1%	2.751	+ 371,4%
Razem	52.899	55.163	— 4,1%	69.041	— 23,4%

Ogółem wywóz przez obydwa porty razem zwiększył się we wrześniu w porównaniu z sierpniem r. b. o 56.894 tonny (6,9%) przywóz zaś o 4,543 tonny (5,9%). Zwiększył się głównie wywóz węgla i zboża, a zmniejszył wywóz drzewa i produktów naftowych. W przywozie zwiększenie dotyczy głównie rudy i nawozów sztucznych. Od 29/8 do 6/9 trwał w Gdyni strejk robotników portowych, nie odbił się on jednak w znaczniejszym stopniu na pracy portu, ponieważ przeładunek uskuteczniał się przy pomocy bezrobotnych, kolejarzy oraz innych organizacyj.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię przedstawia się we wrześniu jak następuje:

(liczbą wagonów):

Rodzaj ładunków	1932 rok			1931 r.	we wrześniu 1932 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1931 r.
	wrzesień dni roboczych 26	sierpień dni roboczych 26	we wrześniu więcej + mniej — w procentach	wrzesień dni roboczych 26	
Wywóz:					
Zboże	3.100	1.634	+ 89,7%	3.206	— 3,3%
Mąka	75	40	+ 87,5%	244	— 69,3%
Węgiel	52.403	51.185	+ 2,4%	82.342	— 36,4%
Drzewo	4.447	5.036	— 11,7%	9.119	— 51,2%
Bawełna	53	29	+ 82,8%	84	— 36,9%
Materjały budowlane	195	149	+ 30,9%	538	— 63,8%
Produkcja przemysłowa	3.063	4.038	— 24,1%	6.608	— 53,6%
Cukier	12	46	— 73,9%	70	— 82,9%
Pozostała aprowizacja	2.772	2.546	+ 8,9%	3.960	— 30,0%
Inne ładunki	4.141	3.439	+ 20,4%	5.208	— 20,5%
Razem	70 261	68.142	+ 3,1%	111.379	— 36,9%
Przywóz:					
Zboże	260	16	+ 1.525,0%	155	+ 67,7%
Mąka	2	—	—	4	— 50,0%
Węgiel	194	151	+ 28,5%	398	— 51,3%
Drzewo	14	18	— 22,2%	238	— 94,1%
Bawełna	612	557	+ 9,9%	589	+ 3,9%
Materjały budowlane	308	184	+ 67,4%	644	— 52,2%
Produkcja przemysłowa	2.203	2.089	+ 5,5%	3.994	— 44,8%
Ruda żelazna	811	823	— 1,5%	3.651	— 77,8%
Pozostała aprowizacja	1.415	1.006	+ 40,7%	1.984	— 28,7%
Inne ładunki	5.164	4.542	+ 13,7%	7.023	— 26,5%
Razem	10.983	9.386	+ 17,0%	18.680	— 41,2%

Z powyższego zestawienia wynika, że ogółem wywóz we wrześniu w porównaniu z sierpniem r. b. zwiększył się o 2119 wagonów (3,1%), przywóz zaś o 1597 wagonów.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 września r. b. wynosił:

Parowozów 5408, w porównaniu z wrześniem r. ub. (5375) więcej o 0,61%. W naprawie było parowozów 12%, mniej niż w tymże miesiącu r. ub. (13,56%) o 1,56%.

Wagonów osobowych 12150, więcej niż w r. ub. (12094) o 0,46%. W naprawie było wagonów osobowych 9,42%, więcej niż w r. ub. (7,63) o 1,79.

Wagonów towarowych 158.374, więcej niż w r. ub. (157.764) o 0,39%. W naprawie było wagonów towarowych 3,4%, mniej niż w roku ubiegłym (3,6%) o 0,2%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki we wrześniu ilości następujące.

parowozów osobowych	3
„ towarowych	2
wagonów osobowych	5
„ towarowych	265

Na 1 października r. b. liczba wagonów odstawionych do rezerwy wynosiła:

krytych	23718
węglarek	28703
platform	11725
innych	530
razem	64.676 wagonów

(Na 1/IX było w rezerwie 62.532 wag.).

Przebieg pociągów we wrześniu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	5.253.179	poc. km.
„ towarowym	3.208.694	„ „
Razem	8.461.873	poc. km.

W porównaniu z sierpniem r. b. (8.702.573 poc. km.) ogólny przebieg pociągów we wrześniu r. b. zmniejszył się o 2,76%, przyczem przebieg pociągów ruchu osobowego zmniejszył się o 5,22%, przebieg zaś pociągów ruchu towarowego zwiększył się o 0,87%.

W porównaniu z wrześniem r. ub. (9.978.608 poc. km.) ogólny przebieg pociągów we wrześniu r. b. zmniejszył się o 15,2%, w tej liczbie pociągów ruchu osobowego o 3,78% a pociągów ruchu towarowego o 28,99%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się we wrześniu r. b. jak następuje:

Taryfy osobowe wewnętrzne nie doznały w miesiącu wrześniu r. b. żadnych ważniejszych zmian.

W taryfach osobowych zagranicznych zaszły następujące zmiany:

1) z dniem 1 września 1932 r. do taryfy międzynarodowej na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei szwajcarskich, a stacjami kolei czeskosłowackich, polskich, węgierskich, rumuńskich, jugosłowiańskich, bułgarskich, greckich i włoskich, — weszły w życie: dodatek VI do Zeszytu Wspólnego (Facicule commun), zawierający zmiany i uzupełnienia warunków przewozu z uwzględnieniem nowej komunikacji z Grecją; — dodatek VII do Zeszytu B, zawierający, między innemi, nowe opłaty za przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych dla komunikacji z Polską, oraz dodatek VII do zeszytu D, — zawierający nowe opłaty i relacje dla komunikacji z Rumunją, tranzytem przez Polskę.

2) Do taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Europą a Azją tranzytem przez Syberję w kierunku z Polski i przez Polskę, — wszedł w życie z dniem 1 września 1932 r. dodatek II, zawierający zmiany opłat dodatkowo pobieranych na rzecz kolei sowieckich, oraz postanowienia celne dotyczące wwozu przesyłek ekspresowych do Japonji.

3) Do taryfy na przewóz przesyłek ekspresowych w komunikacji pomiędzy stacjami kolei Rzeszy Niemieckiej a stacjami kolei Związku S. R. R. tranzytem przez Polskę, wszedł w życie z dniem 19 września 1932 r. dodatek V, zawierający nowe zmniejszone stawki rozdzielcze za przebiegi polskie.

Taryfa towarowa wewnętrzna doznała w miesiącu wrześniu r. b. nieznacznych drobnych zmian i uzupełnień.

W zakresie Taryf towarowych zagranicznych należy zanotować następujące zmiany:

1) Do taryfy towarowej Cz. II w Polsko - Rumuńskim Związku Kolejowym, wszedł w życie z dniem 15 września 1932 r. dodatek III. W tymże Związku Kolejowym dla komunikacji z portami morskiemi Gdynia i Gdańsk, do taryfy towarowej na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowemi Gdynia i Gdańsk a stacjami rumuńskich kolei żelaznych, — wszedł w życie z dniem 1 września 1932 r. dodatek IV.

2) W komunikacji towarowej pomiędzy Polską a Z. S. R. R., do taryfy Cz. II Zeszyt A, wprowadzono w ramach powyższej taryfy, zniżkę przewoźnego wynoszącą 11,24 centa dolara za każdą wywiezioną do Z. S. R. R. tonnę przesyłek żelaza i stali sztabowych fasonowych nieobrobionych, walcowanych lub ciągnionych o wszelkich kształtach, oraz blachy żelaznej i stalowej, w czasie od 1 września 1932 r. do 30 czerwca 1933 r., na specjalnych podanych warunkach.

3) W Czeskosłowacko - Polskim Związku kolejowym w Taryfie towarowej Cz. II Zeszyt 2 i Cz. II zesz. 5, została wprowadzona, z ważnością od dnia 10 września 1932 r. do dnia 31 października 1933 r.— obniżka stawek dla kamieni gipsowych taryfy artykułowej Nr. 26b, oraz dla gipsu palonego taryfy artykułowej Nr. 46 według podanej tabeli; zniżka ta stosuje się w drodze zwrotu po udowodnieniu przewozu w okresie ważności rozporządzenia.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych we wrześniu r. b. wynosiły:

a)	z przewozu osób	23.457.792 zł.
b)	„ bagażu i przesyłek ekspresowych	1.029.985 „
c)	przewozu towarów	58.570.367 „
d)	uboczne	1.138.084 „
	Razem	84.196.228 zł.

W porównaniu z sierpniem r. b. (84.833.054 zł.) wpływy we wrześniu zmniejszyły się o 0,7%, a w porównaniu z wrześniem r. ub. (105.929.626) zmniejszyły się o 20,5%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 62178. 25.XI.32. 8 000.